اللصوصية وأثرها في حركة القوافل بالمغرب الأوسط خلال العهد الزياني

محمد بلحسان[1]، عبيد بوداود[2]
[1] جامعة معسكر، mohamed.belhacene@univ-mascara.dz
[2] جامعة معسكر، a.boudaoud@univ-mascara.dz

تاريخ الإرسال: 17/ 07/ 2019؛ تاريخ القبول: 29/ 09/ 2019

The banditry and its impact on the movement of convoys in the central Maghreb during the Zayyanid period.

Abstract:

Road safety is one of the basic conditions to ensuring the securiting of commercial and religious caravans, especially since the central Maghreb experienced difficult political and economic conditions in the 7th and 9th AH / 13th and 15th centuries of ours era, thus contributing to the propagation of certain social phenomena that have strongly influenced the daily life of the population; The most important of these phenomena, the banditism that threatened the lives of people

المؤلف المراسل: محمد بلحسان
mohamed.belhacene@univ-mascara.dz

and their properties, In this effect, we will attempt to identify this phenomenon and track the extent of its spread by explaining and analyzing its impact on the caravans, and know the reactions of the Authority, traders and pilgrims, and the measures taken to reduce this phenomenon and cope with the risks.

Keywords: banditry; Central Maghreb; caravans; trade; security.

الملخص:

يعتبر الأمن في الطرق والمسالك أحد الشروط الأساسية لضمان سلامة القوافل ، خاصة ونحن نعلم أن المغرب الأوسط مر بظروف سياسية واقتصادية واجتماعية صعبة ما بين القرنين السابع والتاسع الهجريين/ ق 13-15م، ساهمت في انتشار بعض الظواهر الاجتماعية السلبية التي أثرت بشكل ملفت للانتباه في الحياة اليومية للسكان، ومن أبرز هذه الظواهر اللصوصية وقطع الطريق، والتي مثلت هاجسا كبيرا للقوافل التجارية وحركة المسافرين بما سببته من اضطرابات ومخاطر هددت حياة الناس وأموالهم، سنحاول من خلال هذه الورقة البحثية الوقوف على هذه الظاهرة وتتبع حجم انتشارها بالشرح والتحليل، وإبراز أثرها في حركة القوافل هذا من جهة، ومن جهة أخرى معرفة

ردود فعل السلطة والتجار والحجيج من خلال الإجراءات المتخذة للحد من هذه الظاهرة ومواجهة المخاطر.

الكلمات المفتاحية:اللصوصية؛ المغرب الأوسط؛ القوافل؛ التجارة؛ الأمن.

مقدمة:

إن توفر الأمن والاستقرار في الطرق والمسالك يعتبر من الشروط الضرورية والأساسية لضمان سلامة حركة القوافل، لقد كان الأمن أكبر هاجس يعاني منه التجار والمسافرون في بلاد المغرب الأوسط، نظرا لما كانوا يتعرضون له باستمرار من هجمات اللصوص وقطاع الطرق والتي ترتب عنها فقدان سلعهم وأموالهم وتسبب في إفلاس الكثير منهم، الأمر الذي جعل البعض منهم يعزفون عن مزاولة نشاطهم وتنقلاتهم بين مختلف الأقاليم سعيا للربح، وهو الأمر الذي تفطن له ابن خلدون في قوله: « أن العدوان على الناس في أموالهم ذاهب بآمالهم في تحصيلها واكتسابها لما يرونه حينئذ أن غايتها ومصيرها(أي الأموال) إنتهابها من أيديهم. وإذا ذهبت آمالهم في اكتسابها وتحصيلها انقبضت أيديهم عن السعي في ذلك»(ابن خلدون، 2004: 477).

إن ظاهرة اللصوصية أثرت بشكل كبير في حركة القوافل سواء على المستوى الداخلي أو الخارجي، مما انعكس سلبا على الأسعار بسبب نقص التموين وانتشار ظاهرة الاحتكار، ونظرا لأهمية الأمن في ازدهار تجارة القوافل، ارتأينا تتبع ظاهرة اللصوصية وأثرها في حركة القوافل ، وكذلك الوقوف على الإجراءات المتخذة من قبل السلطة والتجار والحجيج لمواجهة هذا الخطر.

قبل أن نتطرق إلى ظاهرة اللصوصية وأمن القوافل يجب علينا أن نتطرق إلى الطرق والمسالك التي كانت القوافل ترتادها سواء داخل إقليم المغرب الأوسط أو الدول المجاورة له مثل المغرب الأقصى والأدنى وبلاد السودان.

ـ الطرق والمسالك التجارية:

إن الموقع الإستراتيجي للمغرب الأوسط سمح له بالسيطرة على الطرق والمسالك التجارية التي كانت تربط بين المغرب الأقصى والأدنى، هذا ما يؤكد عليه الإدريسي عند ذكره تلمسان قائلا أنها « قفل بلاد المغرب وهي على رصيف للداخل والخارج منها لابد منها والاجتياز بها على كل حالة»، (الإدريسي،د.ت،252)، فالطريق من فاس إلى تلمسان يمر «بنهر سبو وباب زناتة ووادي ملوية وضياع جراوة وبرقانة ثم

تلمسان»،(كاتب مراكشي، 1985: 161)، ومن تلمسان إلى «قرية العلويين وبيلوت وسني وأفكان والمعسكر ثم يلل وبعدها غزة فسوق إبراهيم وصولا إلى تنس»،(الإدريسي، د.ت:250)، وهذا الطريق ينقسم إلى فرعين «الفرع الأول ينطلق نحو جزائر بني مزغنة مرورا ببرشك ثم شرشال فالجزائر ومنها إلى تامدفوست ومرسى الدجاج وتادلس ثم بجاية، وهي قطب لكثير من البلاد»، (الإدريسي، د.ت: 256 ـ 260)، حيث تنطلق منه عدة مسالك باتجاه «بسكرة وتيفاش وقالمة وتبسة والمسيلة»، (الإدريسي، د.ت: 260) ومنها إلى إفريقية.

أما الفرع الثاني من الطريق فيخرج من «تنس إلى مدينة بني وازلفن والخضراء فمليانة وأشير ومنها إلى المسيلة»،(الإدريسي، د.ت: 254)ومن المسيلة يتجه الطريق نحو «قلعة أبي الطويل وطبنة ونقاوس فتبسة ثم القيروان»، (البكري،د.ت: 49).

أما الطريق الداخلي، وينطلق من «الجريد في جنوب تونس مرورا بالأوراس فالحضنة ثم قسنطينة وبجاية ومليانة وبعدها حوض الشلف فتلمسان ومنها إلى فاس»،(ابن بطوطة،ج2، ط1، 1322هـ:657)

وتتفرع عن هذين المحورين مجموعة من الطرق تربط المدن الداخلية والساحلية للمغرب الأوسط بعضها البعض،والتي كان التجار يستخدمونها لتصريف سلعهم وشراء سلع أخرى.

أما فيما يخص الطرق الصحراوية فقد كانت تخرج من المغرب الأوسط عدة طرق تجارية باتجاه السودان نذكر منها، الطريق الذي ينطلق من تلمسان إلى فاس فصفروى وتادلة وأغمات بني درعة وصولا إلى سجلماسة (الإدريسي، د.ت:249)، ومنها إلى السودان، كما كان يخرج من تلمسان طريق آخر باتجاه سجلماسة(أنظر التعليق رقم 1)، مرورا بقرية تارو وغايات وشعب الصفا ومنه إلى تندلي ثم سجلماسة وهذا الطريق قليل الاستعمال (الإدريسي، د.ت:249)

أما الطريق الثاني المتجه نحو السودان فكان من الجهة الشرقية للمغرب الأوسط، «فالتجار كانوا ينطلقون من بسكرة إلى ورجلان ثم إلى تادمكة (أنظر التعليق رقم 2)، مرورا بتوات(أنظر التعليق3) ثم إلى جاو»،(عبد الكريم جودت،1984: 211) ، ازدادت أهمية هذا الطريق في القرن 6هـ/ 12م بسبب «الاضطرابات التي شهدتها المنطقة الجنوبية الغربية من الدولة الموحدية والتي عطلت الطريق الرابط بين سجلماسة وشمال المغرب»، (عزالدين موسى،2003: 300).

وتجدر الإشارة هنا إلى أن هذه الطرق والمسالك طالها التغير في الفترات اللاحقة نتيجة عدة عوامل نذكر منها الغزو الهلالي، وتراجع دور بعض المدن والحواضر مثل قلعة بني حماد وأشير، وبروز مدن أخرى نتيجة للتطور الحضاري وكذا انتشار ظاهرتي اللصوصية وقطاع الطرق، خاصة على المحاور الرئيسية لهذه الطرق.

أما الطرق التي كان يسلكها ركب الحجيج فيبدو أنها في الغالب هي نفسها الطرق التجارية السابقة الذكر، ويظهر ذلك من خلال كتب الرحالة التي تطرقت إلى أهم المحطات الرئيسية التي كانت تتوقف بها القوافل للراحة والتزود بالمؤن والماء، فالعبدري الذي كانت رحلته في سنة 688هـ / 1290م يشير إلى خط السير الذي سلكه حيث انطلق من منطقة حاحة ثم فاس (المغرب الأقصى) وصولا إلى تلمسان ومنها إلى مليانة وبعدها جزائر بني مزغنة ثم بجاية، فقسنطينة ثم بونة ومنها إلى باجة ثم تونس والتي وصفها بأنهاّ«محط الرحال من الغرب والشرق وملتقى الركاب»(العبدري،2005: 45 ـ 108).

وفيما يخص ابن بطوطة الذي كانت رحلته في سنة 725هـ/ 1324م، والبلوي سنة 735هـ / 1334م، وابن الصباح الأندلسي (ق8هـ / ق14م) فإنهم سلكوا نفس الطريق الذي سلكه العبدري.

يبدو أن معظم هذه الرحلات كانت تتم ضمن القوافل التجارية تفاديا لهجمات اللصوص وقطاع الطرق وهذا في ظل وجود قوات مرافقة للقوافل، وفي نفس الوقت ممارسة التجارة .

- أثر اللصوصية في القوافل:

إن حالة اللا أمن واللا استقرار التي شهدها المغرب الأوسط خلال القرون الثلاثة الأخيرة من العصور الوسطى أي القرن السابع والثامن والتاسع هجري(ق13- 15م) كانت نتيجة حتمية للتدخلات العسكرية الحفصية والمرينية المتكررة، إذ يصف احد الباحثين القرن الثامن الهجري (ق14م) على أنه قرن الحروب والصراع المستمر بين الدولة الزيانية والدولة المرينية(محمدالقبلي، 1987: 82)، فمصادر هذه الفترة تشير إلى ذلك الصراع بتفاصيله، ومنهم صاحب العبر في الجزأين السادس والسابع.

إن الحملات المرينية على تلمسان لم تنقطع طوال القرن الثامن الهجري /ق 14م، حيث بلغ عددها أكثر من أربع عشرة حملة(ابن مرزوق، 2008: 81) ابتداء من سنة 671هـ / 1272م وظل الوضع على هذه الحالة حتى سقطت دولة بني مرين على يد السعديين.

أما الدولة الحفصية فقد قامت بتسيير مجموعة من الحملات على تلمسان خلال القرن التاسع الهجري (15م)، منها حملة827هـ/ 1423م، وحملة832هـ/ 1428م، 835 وحملة 835هـ/ 1431م، وحملة 866هـ / 1461م، وحملة870هـ/ 1465م) بهدف فرض سيطرتها على المغرب الأوسط.

إن الحروب والاضطرابات التي شهدها المغرب الأوسط خلال ثلاثة قرون كاملة خلفت ورائها دمارا شاملا مس معظم مناحي الحياة بسبب انعدام الأمن والاستقرار وانتشار ظاهرتي اللصوصية وقطع الطرق، مما انعكس سلبا على حركة القوافل فتوقف الإمداد بالسلع، وكثر التعدي على أملاك وأموال الناس خاصة عند اقتحام المدن مثل ما حدث بتلمسان أثناء استباحتها من قبل أبي زكريا الحفصي(ابن مرزوق، 2008م: 173) ونفس الأمر وقع عند دخول أبي الحسن المريني للمدينة.

إذن فالحروب ساهمت بشكل كبير في اضطراب حركة القوافل التجارية والدينية وخلقت جوا من اللا أمن وبالتالي هيأت الظروف لنشاط اللصوص وقطاع الطرق.

كما لا ننسى الصراعات الداخلية على السلطة بين أفراد الأسرة الحاكمة وفروعها وكذا داخل الفرع الواحد(بوزيان الدراجي، 1993: 32 ـ 36)، والتي بدأت بالفتنة التي استمرت قرابة العشرون سنة، والتي اندلعت ما بين سنتي (762 ـ 783هـ / 1360 ـ 1381م) بين السلطان أبي حمو موسى الثاني وابن عمه أبي زيان بن عثمان الذي كان يرى بأنه أحق بالإمارة منه، كما لا ننسى الظروف الاجتماعية الصعبة التي مر بها أفراد المجتمع بالمغرب الأوسط نتيجة الجوائح والمجاعات والأوبئة التي تركت بصماتها على الوضع العام في المنطقة.

يبدو أن هذه الظروف مجتمعة أدت إلى ضعف السلطة المركزية وعدم قدرتها على بسط نفوذها على أقاليمها، الأمر الذي ساعد بشكل أو آخر على انتشار ظاهرتي اللصوصية وقطع الطريق، وهذا ما أشارت إليه مصادر تلك الفترة مثل كتب الرحلة والجغرافيا وحتى النوازل، والتي زودتنا بمعلومات غاية في الأهمية في ظل سكوت المصادر التاريخية عنها.

لا يخامرنا شك بأن هذه الأوضاع انعكست سلبا على حركة القوافل التي أصبحت مستهدفة من قبل قطاع الطرق ومحترفي اللصوصية وهذا في ظل الاضطرابات السياسية التي شهدها المغرب الإسلامي

أواخر الدولة الموحدية وكذلك بعد سقوطها، وعجز السلطة القائمة آنذاك من وضع حد لخطر اللصوص، إذ تشير المصادر إلى أن الهدية التي بعث بها الخليفة أبو دبوس الموحدي لحليفه يغمراسن اتخذت طريق البحر بدل الطريق البري الذي يربط بين مراكش وتلمسان، حيث انطلق المركب من آسفي ونزل في هنين، (ابن عذاري،1985: 465) وهذا الوضع وصفه العبدري في رحلته التي بدأها من بلاد حاحة (المغرب الأقصى) يوم 25 ذي القعدة من عام 688هـ/ 1289م قاصدا الأماكن المقدسة، فهو يشير إلى الأخطار والمصاعب التي واجهته في رحلته ذهابا وإيابا عند اجتيازه المفازة التي على الطريق بين فاس وتلمسان قائلا:« ولما انتهينا إلى المفازة التي في طريق تلمسان وجدنا طريقها منقطعا مخوفا لا تسلكه الجموع الوافرة إلاّ على حذر واستعداد، وتلك المفازة - مع قربها - من أضر بقاع الأرض على المسافر، لأن المجاورين لها من أوضع خلق الله وأشدهم إذاية، ... ، ولا يمكن أن يجوز عليهم إلا مستعد يتفادون من شره، وطلائعهم أبدا على مرقب لا يخلو منها البتة، أطلع الله عليهم من الآفات ما يُسْحِتُهم جميعا أصلا وفرعا...»، (العبدري،2005: 45).

نلاحظ من خلال هذا الوصف حالة الفزع والرعب التي كانت تصيب المسافرين والتجار والحجيج، فالأوصاف التي قدمها العبدري تدل على صعوبة التنقل والحركة في ظل وجود عصابات متمرسة همها الوحيد هو سلب ونهب الأموال باستخدام قوة السلاح، كما يشير البلوي إلى تعرض القافلة التي كان ضمنها لهجمات قطاع الطرق في الطريق الرابط بين بلاد العناب وتونس في رجب 736هـ/ 1228م، قائلا:«... عن قطعة من العرب كقطع الليل، حملت علينا حمل السيل، فكان زوال كل ما ملكناه أسرع...»(البلوي، ج2،د.ت:164:165) ، ونفس الشئ تعرضت له القافلة عند عودتها في شوال 740هـ/ 1239م في المرحلة الرابطة بين مدينة بجاية والجزائر« ... وعندما ملنا للنزول، وعطفنا من تلك الحزون إلى السهول، تصارخت العرب، واجتمع الابن منهم والأب، ثم حملوا علينا حملة ظننا أن الجبال إلينا راجفة، وان الأرض بنا واجفة، فصبرنا لحر طعانهم، وتجرعنا مرارة مرانهم وأقبلناهم أوجها تتهلل إذا عبس الحمام...... وحملنا عليهم كأننا الرعان.. وأزلناهم عن مركزهم،...ووالينا عليهم الكرة بعد الكرة، ...، فولوا أمامنا مدبرين، وأضحوا كالنعام مجفلين، وحال بيننا الظلام المكفهر... »(البلوي، ج2، د.ت: 147-148)، نستنتج من خلال هذا الوصف الدقيق الذي قدمه لنا البلوي أن قطاع الطرق واللصوص كانوا

من القبائل العربية المتمرسة على حرب الكر والفر وسرعة التنفيذ، وأنهم كانوا ينفذون غاراتهم في المناطق الجبلية والوعرة والبعيدة عن العمران، كما يشير النص كذلك إلى أن اللصوص كانوا يختارون وقت الهجوم على القافلة أو الركب وهو وقت استراحة القافلة والذي يصادف نهاية النهار واقتراب غروب الشمس وشعور المسافرين بالتعب.

أما ابن بطوطة فيتحدث في رحلته عن الأخطار التي واجهت القافلة عند عودته من السودان باتجاه المغرب الأقصى مرورا بمنطقة الهكار (الهقار بالجزائر) فيقول:«... ووصلنا إلى بلاد الهكار، وهم طائفة من البربر ملثمون لا خير عندهم، ولقينا أحد كبرائهم، فحبس القافلة حتى غرموا له أثوابا وسواها...وهم لا يغيرون فيه (يعني به شهر رمضان) ولا يعترضون القوافل، وإذا وجد سراقها المتاع بالطريق في رمضان لم يعرضوا له، وكذلك جميع من بهذه الطريق من البربر»، (ابن بطوطة،ج2، 1987: 713). نستشف من هذا النص أن المناطق الخالية والقفار لم تخلو هي كذلك من اللصوص رغم صعوبة الحياة فيها، وهذا الأمر الذي ذكره ابن بطوطة يؤكده ابن خلدون عند حديثه عن ازدهار منطقة توات وقصورها مثل قصر تمنطيت اقتصاديا إذ أصبحت محطة تجارية هامة تربط بين السودان وبلاد المغرب الإسلامي لأنها «استقطبت

التجار من سجلماسة وايولاتن بسبب كثرة هجمات الأعراب على قوافلهم»، (ابن خلدون،م5، 1981: 118).

مما لاشك فيها أن أثر اللصوصية وقطاع الطرق على التجارة في هذه المناطق كان عظيما بحيث أجبر القوافل التجارية على تغيير مسالكها في اتجاهات مختلفة تكون أكثر أمنا.

إن ظاهرة اللصوصية لم تسلم منها حتى الوفود الرسمية والسفارات والقوافل المرافقة لها وهذا ما حدث سنة 707هـ/ 1307م لركب الحجيج الذي انطلق من فاس وضمنه الوفد المملوكي الذي كان يحمل هدية من السلطان المريني أبي ثابت بن يوسف بن يعقوب إلى سلطان الممالك الناصر محمد بن قلاوون، فعند مرور القافلة بالأراضي العبد الوادية طلب قائد الوفد من السلطان أبي زيان أن يبعث معهم حراس لخفارتهم لاضطراب المسالك وكثرة قطاع الطرق بها، فبعث معهم مجموعة من الأعراب لحراستهم، وفي الطريق تعرضت القافلة إلى غارات القبائل العربية، إذ نهبت من قبل أعراب زغبة(أنظر التعليق رقم 4) بضواحي المدية (ابن خلدون، م5، 1981: 904-905)، وساد الاعتقاد آنذاك بأن عملية النهب كانت من تدبير أبي حمو موسى الأول أخ السلطان أبي زيان الذي أوعز لحلفائه من أعراب زغبة القيام بعملية

الاعتداء (ابن خلدون، م7، 1981: 470)، وهذا انتقاما من موقف المماالك الداعم للمرينيين (القلقشندي، ج7، 1985 : 30/ الدراجي،1993: 155).

مع العلم أن ظاهرة اللصوصية ظلت مستمرة حتى مع مطلع القرن العاشر الهجري، السادس عشر ميلادي، وهذا ما أشار إليه الحسن الوزان عند دخوله بلاد المغرب الأوسط انطلاقا من المغرب الأقصى حيث يصف ضواحي تلمسان بأنها « ... مأوى لعصابة لصوص من الأعراب على استعداد دائم للفتك بالمارين من هناك، ... وقلما ينجو التجار من شرهم» (الوزان، ج2، ط2، 1983: 11).

وهنا يجب الإشارة إلى أن ظاهرتي اللصوصية وقطع الطرق كانت تمارس من قبل قبائل المغرب الأوسط سواء البربرية منها أو العربية خاصة في ظل الأزمات السياسية والاقتصادية التي عرفتها المنطقة، كما ظهرت جماعات تمتهن اللصوصية وتنشط في المناطق البعيدة عن العمران مثل التي وصفها العبدري(العبدري، 2005: 45).

لقد ظلت ظاهرة انعدام الأمن في طرق المغرب الأوسط - سواء تلك التي كانت تربط مناطقه الداخلية أو التي تربطه بالدول المجاورة- الهاجس الأكبر الذي عانت منه القوافل بنوعيها التجاري والديني، ورغم

ذلك فإن السلطة والتجار اتخذوا مجموعة من التدابير للتقليل من الخسائر والحفاظ على انسيابية حركة القوافل.

- التدابير والإجراءات العملية لحماية القوافل:

نظرا لأهمية أمن القوافل في الطرق والمسالك فإن السلطة في المغرب الأوسط سعت إلى تمهيد الطريق بين مختلف مناطقه وذلك باتخاذ مجموعة من الاحتياطات والتدابير العملية لمواجهة أي طارئ أو خطر يهدد الحركة التجارية فالدولة الزيانية مهدت الطرق التجارية باتجاه السودان (عبد المجيد مزيان، 1988: 107)، وذلك ببناء أبراج للمراقبة في النقاط الإستراتيجية خاصة الطرق الشمالية (لطيفة بشري، 2011: 84)، ولتفادي غارات اللصوص على القوافل التجارية وسكان المناطق الواقعة قرب صحراء أنكاد « كان ملوك تلمسان دائما مضطرين إلى أن يهدئهم بأداء إتاوات جسيمة وتقديم الهدايا لهم»، (الوزان، ج2، 1983: 8)، أو يستأجرون القبائل الواقعة على الطرق بهدف الحفاظ على الأمن وحماية القوافل(الوزان، ج2، 1983: 11).

أما في ظل خضوع المغرب الأوسط للسلطة المرينية عمل السلطان أبو الحسن على تأمين الطرق بين مختلف مناطق المغرب الإسلامي وهذا ما أشار إليه ابن مرزوق في قوله: «فرأى أن يعمر طرق المسافرين من

حضرته بفاس إلى مراكش، إلى تلمسان ... وغيرها من البلاد بالرتب يأمر بسكناها على مقدار اثني عشر ميلا يسكنها أهل الوطن ويجري لهم على ذلك إقطاع من الأرض يعمرونها...، يلزمون فيها ببيع الشعير والطعام وما يحتاج إليه المسافرون... ويحرسونهم ويحطون أمتعتهم... فلا يزال المسافر كأنه في بيته وبين أهله، في ذهابه وإقباله»(ابن مرزوق ،1981: 429)، إضافة إلى تأمين المسالك والطرق للمسافرين والقوافل التجارية فإنه بنى القناطر على الأودية لتسهيل عبورها في فصل الشتاء وتفادي فيضاناتها ومن ذلك بنائه لعدة قناطر بالمغرب الأوسط منها قنطرة على وادي سطفسيف بتلمسان، وأخرى بباب الجياد وسد سيرات وقنطرة ميناء. (ابن مرزوق ، 1981، 418)، أما في عهد أبي عنان وإثناء رحلته المشهورة إلى قسنطينة وبلاد الزاب، استقبلته قبائل رياح وشيوخها عندما اجتاز مدينة المدية فاستقبلهم أحسن استقبال وقدم لهم الهدايا وأجزل لهم العطايا، وأوصاهم بالتوقف عن أعمال السلب والنهب وإخافة السابلة، وهذا ما أشار إليه النميري في قوله:«... وأوعز إليهم بأن يكفوا الأيدي عن التعرض للأوطان، ويعاملوا الرعايا بالسير المرضية والإسرار والإعلان، ويكون أرصادا لمن خوف الطريق من أهل العدوان وقطع الطريق...» (النميري، 1990: 249: 250)، لقد عمل السلطان المريني أبو عنان على استعطاف وإرضاء القبائل العربية نظرا

لسطوتهم على بوادي المغرب الأوسط وهذا حتى يؤمن ظهره من غدرهم وغاراتهم.

وفي الغالب كان السلاطين يقدمون إعانات مالية ضخمة للقبائل العربية المجاورة لمملكتي تلمسان وتونس «... فكل أمير يتوصل من الملك بإعانات مالية ضخمة يوزعها على قبيلته ليتقي الفتن ويعيش معهم في سلم وعلاقة ودية» (الوزان،ج1، 1983: 63).

وبالإضافة إلى ما كانت تقوم به السلطة لضمان أمن القوافل والحفاظ على ازدهار الحركة التجارية بين مختلف مناطق المغرب الإسلامي من جهة، وبين السودان الغربي من جهة أخرى، فإن التجار والمسافرين والحجاج كانوا يحملون على عاتقهم مسؤولية تأمين الطريق بوسائلهم الخاصة، فالأخوة المقري قاموا بتمهيد الطريق الصحراوي نحو السودان وذلك بحفر الآبار وتأمين التجار(المقري، ج2، 1968: 205: 206).

لقد أدت اللصوصية إلى ظهور مهنة الخفارة (انظر التعليق رقم5) والتي كانت تقوم بها بعض القبائل العربية الموالية للسلطة مقابل مبالغ مالية وفي هذا الشأن يقول ابن خلدون: «... أقمت عندهم ليالي حتى هيأ لي الطريق وبذرق(أنظر التعليق رقم6) لي مع رفيق من العرب

وسافرت إلى قفصة»، (ابن خلدون ، 2003: 65)، وقال أيضا:«... وبعث معي ابن أخيه عيسى في جماعة من سويد تبذرق بي ويتقدم إلى أحياء حصين»، (ابن خلدون ، 2003: 122)، وذكر في موقع أخر: «... ونزلنا على أولاد يعقوب بن موسى من أمرائهم وبذرق بي بعضهم إلى حلة أولاد عريف أمراء سويد» (انظر التعليق رقم 7) ،(ابن خلدون، 2003: 180). نستنتج من هذه النصوص إن مهنة الخفارة أصبحت من المهن المنتشرة في هذه الفترة نظرا لانعدام الأمن وانتشار ظاهرة اللصوصية عبر المسالك، الأمر الذي أدى إلى قيام جدل بين الفقهاء حول الخفر هل هو حلال أم حرام (المازوني، 2009: 387- 388).

كما اهتدى التجار إلى الحيل حتى يفلتون من اللصوص وقطاع الطرق فصاحب الروض الباسم يروي لنا قصة بعض التجار الذين سافروا من تلمسان باتجاه فاس برسم التجارة، وبعدما تمكنوا من بيع سلعهم قفلوا عائدين، وخوفا أن يتعرضوا في طريق عودتهم إلى السلب والنهب من قبل جماعة اللصوص الذين كانوا ينشطون على الطريق بين فاس وتلمسان اهتدوا إلى حيلة حيث اشتروا الطحال والغراء، ولطخوا أبدانهم بها حتى يوهموا بأنهم مصابون بمرض الجذام، فلما رأتهم الأعراب على هذه الحالة هربوا خوفا من العدوى، وبهذا وصل التجار

إلى بلادهم سالمين، (عبد الباسط، 58: 59)،يكشف لنا هذا النص احد التدابير و الحيل التي اهتدى إليها التجار للإفلات من قبضة اللصوص والنجاة بأموالهم .

إضافة إلى ذلك كانت القوافل تخرج في تجمع كبير جدا حتى يتسنى لها الدفاع عن نفسها، فركب الحج الذي خرج من تلمسان سنة734هـ/ 1333م، كان يضم حوالي ثلاثمائة مسكن، ورافقهم ما يقارب مائتين وثمانون فارسا وجماعة من الرماة، (ابن مرزوق، 2008: 198) أو يتجمعون في قوافل، للتعاون والدفاع، (برونشفيك، ج2، 237:1988)، على أنفسهم.

اما الفقهاء فقد وقفوا موقفا حازما وصارما ولعبوا دورا هاما وأساسيا في محاربة اللصوصية وقطع الطريق والحرابة وهذا ما لمسنه من خلال كتب النوازل، ومن ذلك تلك النازلة التي سؤل فيها الفقيه أبو العباس أحمد المريض عن مشروعية محاربة اللصوص(المازوني، ج1، 2009: 382)، كما نهى الفقهاء الناس من التعامل معهم، وأمروهم بان لا يبيعونهم القمح والشعير والحيوانات حتى لا يتقووا بها على المسلمين(المازوني،ج3، 2009: 92) كما أمروهم بان لا يصاحبوا

الظلمة واللصوص وأكل طعامهم وحتى التزوج منهم(المازوني،ج4، 2009: 93).

بالرغم من هذه الإجراءات والتدبير المتخذة من قبل السلطة والفقهاء والتجار فإن ظاهرتي اللصوصية وقطع الطريق ظلتا منتشرة بالمغرب الأوسط وتزداد حدة كلما ضعفت السلطة وعمت الفوضى والاضطرابات السياسية.

الخاتمة:

إن ظاهرتي اللصوصية وقطع الطرق التي شهدها المغرب الأوسط ما بين القرنين السابع والتاسع الهجريين (ق 13 ـ 15م)، تعتبر نتيجة حتمية للظروف السياسية والاقتصادية، والكوارث الطبيعية والجوائح والأوبئة التي عرفتها المنطقة، والتي أدت إلى انعدام الأمن في المسالك والطرق مما تسببت في اضطراب حركة القوافل وتنقل المسافرين، نتيجة للهجمات والغارات وعملية النهب والسلب التي مارسها اللصوص، والتي كثيرا ما كانت تؤدي إلى خسائر بشرية ومادية الأمر الذي دفع بالتجار والمسافرين إلى اتخاذ مجموعة من الإجراءات بهدف حماية أنفسهم وأموالهم، وذلك بدفع مبالغ مالية للقبائل التي يمرون بمناطقها أو استئجار

حراس، لكن هذا الأمر أدى إلى تراجع فوائدهم وارتفاع أسعار المواد التجارية وبالتالي ظهور الاحتكار.

التعليقات والشروح:

1 – مدينة تجارية تقع في أول الصحراء، وتبعد عن تلمسان بحوالي عشر مراحل تم تأسيسها سنة 140هـ/ 757م من قبل الخوارج الصفرية(البكري، د.ت : 88؛ القلقشندي، 1985؛ج 5: 163).

2 – إحدى المحطات التجارية الواقعة شمال غاو، وهي ملتقى للقوافل التجارية القادمة من بلاد المغرب، ومصر، وبرقة من جهة و من غانة وغاو من جهة أخرى(حسن إبراهيم حسن، 1964: 109؛ Cuoq, Joseph, 1984 : 16).

3 – يشتمل إقليم تواتعلى قصور متعددة تفوق المائتين، تمتد من الغرب إلى الشرق، وآخرها من الشرق بلد تمنطيت، وهو بلد مستبحر في العمران(ابن خلدون، 1981: 117- 118)

4 – هم إحدى قبائل عرب بني هلال، كانت مواطنهم مابين المسيلة وقبلة تلمسان في القفار(ابن خلدون، 1981: 85- 86).

5 – لغة:جمع خفير أي الحارس،اصطلاحا: «هي الضريبة التي تؤخذ مقابل حراسة سكان البلد أو حراسة المسافرين، غير أن هذه الضريبة تؤخذ في أيام الفتن والاضطرابات دون مقابل» (المعجم الوسيط، 2004: 45؛ دوزي، ج4، 1981: 150).

6 – ليست عربية وإنما هي فارسية فعربها العرب، يقال بعث السلطان بذرقه مع القافلة، اي حراس يتقدمون القافلة (ابن منظور، ج11، 2010: 295؛ المعجم الوسيط، 2004:)

7 – هم إحدى بطون بني مالك بن زغبة، كانو أحلافا لبني عبد الواد وكانت مواطنهم بلاد سيرات والبطحاء وهوارة، (ابن خلدون، 1981: 95).

المصادر والمراجع:

1 ـالإدريسي الشريف، (د.ت) نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، د.ط: مكتبة الثقافة الدينية، .

2–برونشفيك روبار، (1988)، تاريخ افريقية في العهد الحفصي، ط1، بيروت: دار الغرب الإسلامي.

3ـ ابن بطوطة أبو عبد الله الطنجي، (1987)، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ط1، بيروت:دار أحياء العلوم.

4 ـالبكري أبو عبد الله، (د.ت)، المغرب في ذكر بلاد افريقية والمغرب وهو جزء من كتاب المسالك والممالك: دار الكتاب الإسلامي.

5- البلوي خالد بن عيسى، (د.ت) تاج المفرق في تحلية علماء المشرق، د.ط، المغرب: مطبعة فضالة.

6 ـ بوزياني الدراجي، (1993)، نظم الحكم في دولة بني عبد الواد الزيانية، د.ط، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية

7- ابن الحاج النميري، (1990)، فيض العباب وإفاضة قداح الآداب في الحركة السعيدة إلى قسنطينة والزاب، ط1، بيروت: دار الغرب الإسلامي.

8- حسن إبراهيم حسن، (1964)، انتشار الإسلام في القارة الإفريقية، ط2: مكتبة النهضة المصرية.

9- ابن خلدون، عبد الرحمن، (2004)، المقدمة، ط 1، دمشق: دار يعرب.

10- ابن خلدون عبد الرحمن، (1981)، كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، د.ط، بيروت:دار الكتاب اللبناني.

11- ابن خلدون، (2004)، التعريف بابن خلدون، ط1، بيروت: دار الكتب العلمية.

12- عبد الباسط بن خليل، (2001)مشاهدات وأخبار عبد الباسط الظاهري في بلاد المغرب والأندلس من خلال كتابه المخطوط" الروض الباسم في حوادث العمر والتراجم" مجلة التاريخ العربي، العدد 17، ص ص 39- 75.

13- العبدري، أبي عبد الله محمد بن محمد، (2005)، رحلة العبدري، ط2، دمشق: دار سعد الدين للطباعة والنشر والتوزيع.

14- عبد الكريم جودت، (د.ت)، الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في المغرب الأوسط بين القرنين الثالث والرابع الهجريين/ 9-10م: ديوان المطبوعات الجامعية.

15- عبد المجيد مزيان، (1988)، النظريات الاقتصادية عند ابن خلدون وأسسها من الفكر الإسلامي والواقع المجتمعي دراسة فلسفية واجتماعية، ط1، الجزائر: المؤسسة الوطنية للكتاب، ديوان المطبوعات الجامعية.

16- ابن عذاري، أحمد بن محمد المراكشي، (1985) البيان المغرب في أخبار المغرب والأندلس، قسم الموحدين، بيروت: دار الغرب الإسلامي.

17- عزالدين عمر موسى، (2003)، النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري، د.ط، بيروت: دار الغرب الإسلامي.

18- القلقشندي أبو العباس، (1985)، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، القاهرة: مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر.

19 ـ كاتب مراكشي من القرن السادس الهجري، (1985)، الاستبصار في عجائب الأمصار: دار الثقافة العامة.

20 – لطيفة بشاري، (2011)، العلاقات التجارية للمغرب الأوسط في عهد إمارة بني عبد الوادي من القرن السابع إلى القرن العاشر الهجريين (13 –16م)، ط1، الجزائر: منشورات وزارة الشؤون الدينية والأوقاف.

21 ـ المازوني، (2009)، الدرر المكنونة في نوازل مازونة، الجزائر: دار الكتاب العربي للطباعة والنشر والتوزيع.

22- محمد القبلي، (1987)، مراجعات حول المجتمع والثقافة بالمغرب الوسيط، الطبعة الأولى، الدار البيضاء: دار توبقال للنشر.

23- ابن مرزوق محمد، (1981)، المسند الصحيح الحسن في مآثر ومحاسن مولانا أبي الحسن، د.ط، الجزائر:الشركة الوطنية للنشر والتوزيع.

24- ابن مرزوق محمد، (2008)، المناقب المرزوقية، ط1، المغرب، منشورات وزارة الشؤون الإسلامية.

25 ـ المقري أحمد بن محمد التلمساني، (1968)، نفح الطيبمن غصن الأندلس الرطيب، بيروت: دار صادر.8 ـ ابن مرزوق محمد، (2008)، المناقب المرزوقية، ط1، المغرب، منشورات وزارة الشؤون الإسلامية.

26 ـ الوزان، الحسن، (1983)، وصف إفريقيا، ط2، بيروت:دار الغرب الإسلامي.

27- Cuoq (Joseph), (1984). Histoire de l'Islamisation de L'Afrique de L'Ouest, des origines à la fin du XVI siècle.